

78. 清末日中対立の下に中国東北部における「奉天商埠地」の形成に関する研究

A Study on Urban Formation of Mukden Treaty Port on the basis of Sino-Japanese Rivalry at the end of Qing Dynasty

李 薈*・中島 伸夫**
Hui LI* and Shin Nakajima**

This study clarified the urban formation of Mukden Treaty Port which was set up by Qing dynasty between Old Walled-city and South Manchuria Railway Zone in order to repel the Japanese invasion of Northeast China at the beginning of 20th century. The establishment of Mukden Treaty Port has a significant influence on the formation of the modern city of Shenyang with the urban construction and railway connection between Old Walled-city and South Manchuria Railway Zone. In the “Mukden City Plan” (1938), the first implemented urban plan for the entire Shenyang City, Xiaoxibianmen area in the treaty port was chosen as the site of civic center, which becomes a key factor for its growing to be a city center nowadays.

Keywords: Shenyang, Mukden, Treaty Ports, Urban Formation, Sino-Japanese Rivalry
瀋陽, 奉天, 商埠地, 市街地形成, 日中対立

1. はじめに

19世紀末から20世紀初葉にかけて東アジアにとって大変革の時代と言える。複雑な国際関係の中で、国々の勢力が消長し、近代国家の土台を作る時代とも見られ、その影響は現在まで及んでいる。その中で、専制制度を持っていた中国の清王朝は、明治維新を通じて近代国家の道をたどり、中国へ勢力を浸透する日本との対立に深刻な影響を受けた。伝統的政治・経済・文化が崩れた一方、都市の形態は内実とともに激変した。従来の城壁都市は近代都市に変容しつつあり、新市街地の建設に伴って拡大してきた。

中国東北部は歴史的に「満州」とも呼ばれ、大興安嶺山脈、小興安嶺山脈、長白山脈で囲まれている地区である。清の時代には清王朝の発祥地として、「封禁」^①政策が行われ、移民の流入が制限されていたため、地理上でも、政治上でも閉鎖的な地域であった。19世紀末からロシアと日本は相次いで中国東北部へ進出し、鉄道の敷設と運営にともない、沿線駅付近の土地を取得し、市街地の造成を進めた。同時に、清政府は万国通商場として「商埠地」を開設し、外国商人の招致を目指した。

瀋陽は、清王朝が北京に遷都する前の首都であり、現在でも中国東北部政治・経済・文化の中心、遼寧省の省都である。清時代末期、「奉天」と呼ばれ、従来の都市形態が崩れ、城壁を持つ旧城、満鉄付属地、商埠地によって構成された。この三つの区域は現在でも瀋陽の都市の中核である。

既往研究では、清時代初期の城壁都市の空間構造を言及する研究があり^②、満鉄付属地の市街地計画を扱った研究は多数存在する^③。商埠地に関する既往研究では、中国全国商埠地の政治、経済、社会などを論述したもの^④は多いが、都市計画や空間形成の視点から奉天の商埠地を研究するものはなく、さらに日中の利益紛争による対立を背景に市街化された商埠地の形成に関する研究は存在していない。

そこで、本研究では19世紀末から1911年清王朝の終焉にかける「清末」という時代を対象として、「奉天商埠地」形成の経緯を明らかにすることを目的とする。

使用する史料は、対象時代の日中両国の政治・外交公文書、史書、会要、地方志、新聞、旅行案内書、回想録など^⑤がある。研究方法としては、まず地方志「盛京通志」と「満鉄付属地経営沿革全史」を用いて清末まで城壁都市発展及び城壁外新市街地形成の実態を把握する。また、既往研究^①を踏まえて当時奉天に関わる官僚の公文書を参照し、奉天商埠地開設の背景と経過を明らかにする。さらに、商埠地空間の形成について、日中交渉にあたる双方の公文書と当時の新聞を使用し、商埠地区域の選定、市街の建設、軌道交通の発展の成立の経緯を考察する。

2. 伝統都市形態の激変

2.1 城壁都市の形成と発展

瀋陽において最初の「都市」と言えるものは、紀元前2世紀に設置された「侯城」である。その後、歴代に軍事拠点とし、1388年明の地方軍事指揮官により、外周長が9里30歩(4,550m)、高さが2丈5尺(5m)、4つの城門と堀を有する正方形の都市に建て替えられた^②。

明時代末期、東北部における遊牧民族の満族の勢力は強くなり、1616年建国(後の清王朝)し、1625年瀋陽へ遷都して「盛京」(満語 Mukden)と名付けた。1631年再度城壁を建て替え、城門を4つから8つに増やした。1644年、清王朝は北京へ遷都し、瀋陽を「陪都」にし、政治的格式が高かった。さらに1680年(康熙19年)、もとの城壁(内城壁)の外周に高さ7尺5寸(2.5m)、外周長32里48歩(16,080m)の円形の土壁(外城壁)を増築することになり^③、図-1に示すように、内外二重の城壁を持つ都市構造が形成した。

*学生会員 東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻 (The University of Tokyo)

**正会員 東京大学先端科学技術研究センター (The University of Tokyo)

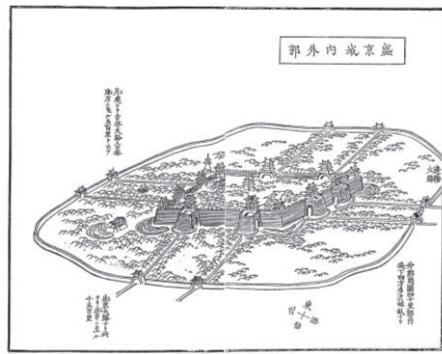


図1「盛京城内外郭」図 (1879年)³⁾

2.2 城壁外における市街地の出現

1896年の「露清密約」により、ロシアは中国東北部の黒竜江省と吉林省を通過してウラジオストクへ至る鉄道（東清鉄道本線）の敷設権を取得し、さらに1898年「旅順（港）大連（湾）租借に関する条約」を結び、東清鉄道本線と大連を連絡する支線鉄道（南満洲鉄道）を敷設することができ、沿線都市の建設にも着手した。しかし、奉天の付属地においては、駅の設置以外に市街地は発展しなかった。1905年、日露戦争は米国の停戦斡旋で終了した。ロシアは長春から旅順口までの南満洲鉄道及びその付属地を日本に譲渡したことにより、日本の勢力は本格的に中国東北部に介入し始めた。

満鉄付属地の第一期計画は1908年から、その面積の半分弱に対する計画に着手していた。その理由は「当時の付属地に於ける在留民が極めて少数」であったためである。一方、旧城西小西門外、その後商埠地の一部となる「十間房」という場所は、日露戦争後日本人の移住により、「日々益々発展して繁栄の中心をなし付属地内居住者も日用品は、遠く十間房に出かけて之を求める様な状態であったので、付属地に於いては其の発展を早めるため居住者の建築を奨励し、又中国人の来住を歓迎するなどの方策を講じた」⁵⁾であり、城壁外の市街地形成は十間房が開始したことがわかった。移民の定住による新市街地の形成は従来の城壁都市に衝撃を与えた。

3. 「奉天商埠地」開設の背景と経過

3.1 清末の「自開商埠」政策と東北部

明、清時代の中国は「鎖国」政策でよく知られるが、1840年アヘン戦争以後、列強と締結した不平等条約で「通商口岸」(treaty ports)を次々に開設した。特に日清戦争後、中国は厳重な民族生存の危機を直面し、知識人らが開国を主張し、「自開商埠」⁶⁾を外国の経済侵略への対抗策だと考えていた。

東北部の開埠について、徐世昌（1907年4月から1909年2月東三省総督⁶⁾に就任）は、「東北を保全しようとすれば、商埠地を各国通商の要所として経営しなければならない」、「東北には十カ所以上の商埠を開設し、各国がみな通商の利益を有するため、ここに来ており、財産保護の考慮がある。我々はこれをきっかけに友邦に連絡し、諸国の勢力を互いに制限し合わせる」⁷⁾、（自開商埠は）「我が国に

よって規制され、主権を失うことがなく、また西洋商人を招致することを通じてひそかに抵抗を図る」⁸⁾と上書に述べた。すなわち、東北部は地理条件と政治地位が特殊であるため、「自開商埠」の目的は経済的考慮より、日本とロシアの勢力に対抗して主権を保つことである。

3.2 商埠地開設の経過

(1) 奉天開埠の発端

奉天商埠地の開設を決めるのは、1903年清政府と日本と結んだ「日清両国間追加通商航海条約」に遡ることができる。条約の第十条には、「清國政府ハ本條約批准交換後直チニ各國人ノ居住及貿易ノ爲メ自ラ進テ盛京省奉天府及同省大東溝ヲ開クヘキコトヲ約ス外國人ノ使用ニ供スル爲メニ適當ナル地域ノ撰擇竝外國人ノ居住及貿易ノ爲メ定メラルル場所ノ規則ハ日清兩國政府協議ノ上之ヲ定ムヘシ」と書いてある。また、同年に米国と締結した条約にも奉天の開埠を約束したが、日露戦争のため後回しになった。

(2) 清政府の開埠理由

1904年2月から日本とロシアは中国東北部に関する利益を争うため、戦争を起こした。清政府は余儀なく中立としていたが、外国勢力を抑えて祖先の発祥地と墓の所在を守ろうとした。1904年6月当時の湖南巡撫（湖南省の長官）趙爾巽（1905年5月から1907年4月盛京將軍に就任）は清政府に上書し、日露戦争の結果を予測して対策を述べた。戦争が終わる前に「外交」、「軍備」、「財政」を整備することと、戦争終了時戦場であった東北部を日露の手から回収し、15の項目から着手することを提言した。その一つは商埠地の開設であった。これについて、趙は以下のように述べた。「日本がハルビンを占領することになれば、必ずハルビンを通商口岸として開放することを要求する。我が国によって自ら開放としたら、諸般の事項が安定した後になる。しかし、奉天、安東の開埠は以前にも米国と条約を結んだため、東北を回収してからただちに開放することが必要である。日本の方からは異議がないと推測する。この二ヶ所を開放した後、この例を参照してほかの商埠地を開き、不測の事態を生じるのを避けることができる。そのため、税関や工巡などの事情をあらかじめ準備するほうがいい。」⁹⁾このことにより、趙は早く奉天を開埠する理由を二つ述べている。一つはすでに米国と約束したこと、もう一つは商埠地開放の規則を決めることである。

奉天の開埠は清政府が日本と米国と同時に条約に約束したが、趙は単なる米国との条約を言及し、そして日本からの反発に配慮した理由は当時清政府の高級官僚の多くは、親米、反日・露思想¹⁰⁾だと考えられる。また、いくつかの商埠地を同時開設することによる制度の乱雑化を防ぐため、先に奉天と安東二ヶ所で商埠地を設けてルールを決めることは中国の主権を守って外国勢力に対抗する方策の一つと考えられたことがわかった。

(3) 商埠地範囲画定の有無に関する紛争

1905年5月趙は盛京將軍に委任され、9月ポーツマス条約の締結で日露戦争が終了した。1906年春、趙將軍は奉天

と安東において開埠総局を設置し、区域を選定し、規則を作成し、予算を設定し、商埠地を開くための準備を行った。

「日清両国間追加通商航海条約」第十条により、奉天の商埠地は「自開商埠」であるが、商埠地開設の規則を清と日本両政府が協議してから決めることとなった。清と米国の間結んだ条約にも同様であった。そのため、日本と米国は趙將軍によって決められた商埠地範囲や規則を認めず、「協議」を要求し、奉天開埠の日程は延長された。

趙將軍の後継者である徐世昌が書いた「東三省政略」に奉天開埠の過程に関する記述⁽¹¹⁾により、中国と諸外国と協議の際、主要な紛争は商埠地画定の有無であることがわかった。その理由は、外国の商品が中国に着いて最初の通商口岸（または商埠地）で関税を払うと、次にほかの通商口岸に転送されても再度関税の納付は不要という制度が存在したためであると考えられる。日本、米国を始め、諸外国は奉天全域で貿易ができるため、商埠地画定の不要を主張した。これに対して、清政府は外国人と中国人の雑居を防ぎ、外国人の活動範囲を制限するため、商埠地の範囲を明確にしなければいけない考えを持っていた。

1908年4月徐総督は奉天開埠の議論がまもなく2年経ち、開埠局の買収した土地がすでに外国人に借りられたという理由で、天津、上海を例として奉天商埠地の賃貸規則を作成し、商埠地において正界、副界、予備界（図-2）を画定し、日米領事の承認を得て正式に奉天商埠地を開いた。

奉天商埠地の開設は清政府が日本勢力を抑えるための対策の一つとして、諸外国との紛争の中で成立したと言え、政治的意義の一方、商埠地範囲の確定は旧城と満鉄附属地の間の空地を埋め、市街地を集中的に建設することができるという意義も持ったと考えられる。



図-2 「奉天商埠界址圖」(文献8に加筆、1911年前商埠地開設当時のものと推測する)

3.3 奉天商埠地における土地賃貸規則

1908年4月公布された商埠地の規約とした「奉天各埠租地簡章」には、主に土地賃貸の料金や方法を規制し、土地の測量と買収や街道の建設に関する内容も見られる。

商埠地の土地は政府によって買収された官有地と私有地が両方ある。外国人が土地を借りる時、私有地の場合は土地の持ち主と値段を交渉し、決めた金額を自国の領事館に通告し、会丈局⁽¹²⁾に照会して現地で測量を受ける。官有地は上、中、下の三等に分けて賃料が決められる。官有地でも、私有地でも年ごとに税金が課せられる。土地を借りる外国人は自国の領事館を納付し、また交渉司に転送することとなる⁽¹³⁾。土地賃貸・納税の方法により、商埠地に居留する外国人は必ず領事館を通じて清政府に交渉する規制となっていた。外国人との土地賃貸は個人の経済行為というより、むしろ政府の政治行為と見なせるだろう。

4. 商埠地空間の形成

4.1 商埠地画定の選定

前述した「日清両国間追加通商航海条約」第十条によると、商埠地は外国人の居住及び貿易のために提供される適切な地域と位置づけられている。このような「地域」の立地選定の理由は徐の東北部におけるほかの商埠地についての上書から推測できる。「現在開く予定のある16ヶ所の商埠地は地名だけが指定され、城内か城外かにあるのが区別されていない。鉄道沿いの適切な場所は全部日本とロシアに占められ、鉄道附属地から若干キロ以内には税金を課することができない協議があるため、すでに何回か現地測量を行ったが、極めて困難である」⁽⁸⁾とあり、商埠地を指定する際、鉄道に沿う交通の利便性を有する地域⁽¹⁴⁾が最も適切であることが考えられていた。しかし、奉天の場合は満鉄附属地がすでに存在するため、前述したように、趙將軍は1906年旧城と満鉄附属地の間の地域を選定した。その理由は、図-3を参照し、以下の2つが考えられる。



図-3 1909年の商埠地(文献9に加筆)

(1) 交通の利便性

1906年当時、満鉄奉天駅(旧駅)は奉天において唯一の鉄道駅であった。北のハルビン及びロシアから、南の大連及び日本からの旅客はここで降り、同年夏に開通した十間房道路を通り、旧城へ移動する途中必ずこの区域に通過するため、交通上利便性があったと考えられる。

(2) 日本人の定住

日露戦争の後、奉天に移住する日本人が増え⁽¹⁵⁾、戦争前城内に居住した20人前後から、1906年6月の1600余人に至り、「(十間房)道路の開通と共に其の両側に急造家屋が建ち並び、日本人市街地を形成」した⁴⁾とあり、実態に合わせた選定が行われたと考えられる。

4.2 市街地の建設

図-3に示すように、小西門外の商埠地にはもともと皇寺をはじめ、寺院や祠堂などの建物がもともとあった。1906年十間房道路に沿って市街地が形成し、それから米、独、露、英、日などの諸国は次々に小西門外に領事館を開き、郵便局や商埠地を管理する交渉司はも立地した。また「衛生進歩」のため、花園(後の奉天公園)の整備が進んでいた⁽¹⁶⁾。

「奉天各埠租地簡章」第六条には、「奉天、安東二ヶ所にはすでに政府に買収された土地について永租としても、年租としても、政府によって道路を建築するため、予め該当の場所を保留すること」と述べた。土地の借主は各自に建物を建て、清政府は後で道路を作り、商埠地における道路と建築物を一体的に計画されたものではなかった。

また、商埠地の市街地について、1920年2月の日本語新聞紙「奉天新聞」に「十年來僅かに馬鉄道路及領事館路の幹線路修築とその街頭樹植付及小西門外南側の家屋建築の外は市街経営としては貧弱なる」、「十間房は人の見る如く相当に市に街形成し尚大に膨張せんと氣勢を示し小西門外又同様なるに拘らず其の中途には可成広大なる土地が徒らに耕作地として路面に接せるを見る」、「附屬地が数年にして忽ち大市街を建設するの機運に到達せる時商埠地が依然として一寒村」のような記述があった。同文にはその原因を分析し、「支那大官連が膨大なる土地を買収して何等経営せんとせず徒らに荒蕪に委ね或いは耕作せしむるに過ぎず而も又人に譲りもせざるに起因するものなり」と結論づけた⁽¹⁷⁾。

このように、日本は市街地発展の視点から商埠地を空間的に認識し、これに対して中国は商埠地に対する認識が概念的な面にとどまり、市街地計画まで考えていなかったと日本は見なしていた。旧城と満鉄附属地をつなげる小西門外十間房道路沿いは市街地化されたが、商埠地全体の建設が進んでいなかった。

4.3 軌道交通の発展

(1) 馬車鉄道の整備

馬車鉄道(写真-1)は、1906年日本在奉天総領事萩原守一が趙將軍に提案した公共事業の一つとして、満鉄附属地と旧城を連絡する重要な交通機関であり、「中日商辦瀋陽馬車鉄道有限股份公司」によって経営されていた。

馬車鉄道以外、萩原は電気事業についても提案したが、趙に固く断られた。萩原は「当地二於ケル交通機関ノ改善」と今後電気事業の兼営を望む⁽¹⁸⁾ため、馬車鉄道の整備を勧誘していた。このような対立の下に、協議の達成、線路の選定、経営方式の決定の理由について日中双方の立場から



写真-1 馬車鉄道⁽¹³⁾

以下のように考察する。

萩原は馬車鉄道の整備について趙を説得するため、旧城内に至る「軽便鉄道」(図-2)の撤去を交換条件とした。軽便鉄道は日露戦争中、日本軍が敷設した簡易鉄道であった。戦争終了後、撤兵と同時に撤去することを約束したが、交渉は難渋していた。萩原は交通利便性の理由から軽便鉄道のかわりに馬車鉄道を造ることを強硬な態度で要求した。これに対して、趙は軽便鉄道の撤去は当然だと主張したが、早めに撤去させるために馬車鉄道の建設に妥協した⁽¹⁹⁾。

また、線路の選定については、当時日本の大倉組が小西門から満鉄奉天駅までの道路改築(十間房道路)の請負工事を行っており、「馬鉄線路モ該道路ヲ利用スルコト」を案として、大倉組によって測量及び設計を行うことを趙提案した⁽²⁰⁾。図-4に示すように、奉天において交通の最も頻繁な道路を通じて小西門内における旧城在来の商業街「四平街」と満鉄奉天駅を連絡することになった。

さらに、馬車鉄道会社の経営方式としては、萩原は「本邦人が事業経営上清国人ヲ利用スルハ最モ得策」と考え、土地や法律上の不都合を避けるため、合同組織の形を勧めた⁽²¹⁾。一方、中国側は「中日商辦馬車鉄道有限公司条規」の制定にあたり、会社の経営範囲(馬車鉄道による旅客運輸のみ)、契約期限(15年後契約満了時に解散)、株式配分(株主は日中両国商人に限り、出資は中国商人六割、日本商人四割)⁽²²⁾などにより、日本の権限を厳しく規制した。

(2) 京奉鉄道の延長

京奉鉄道は清に支配された北京と奉天と連絡する鉄道であった。図-4に示すように、瀋陽駅(後の皇姑屯駅)は京奉鉄道の極東の駅として、旧城の外城壁より約4kmの西に立地した。旧城にも満鉄附属地にも離れる場所に立地する経緯について、以下のように考えられた。

京奉鉄道は段階的に建設されたものであり、奉天(旧満鉄奉天駅)から新民屯の間のものが、日露戦争の時に敷設された軍用軽便鉄道(新奉鉄道)であった。1907年4月「新奉及吉長鐵道ニ關スル協約」の締結により清政府に買収され、広軌に改築され、北京と奉天を鉄道で連結することが実現した。同年の7月清政府からは交通の利便性を求める理由で満鉄本線を横断して京奉鉄道を小西門付近の奉天旧城外城壁までに延ばすことについて日本と交渉したが、拒

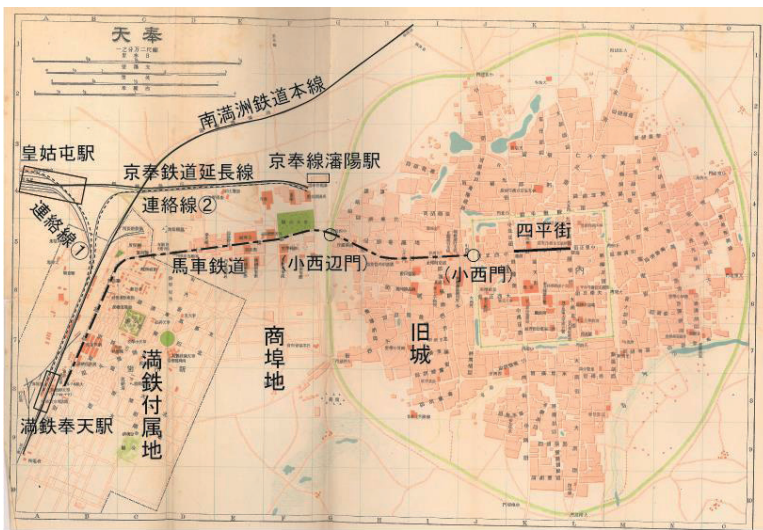


図4 奉天における軌道交通 (1919年、文献10に加筆)

否された。この交渉に対して、日本側における関係者は異なる意見を出した。この件について、1907年7月9日、三通の電報が林外務大臣宛に届いた。一つは後藤満鉄総裁が会社の立場に立って拒否と考え、大島関東都督が断れるか、受け入れるかの尋問であり、萩原総領事は拒否の意思がなく、「此機会ニ我停車場ヲモ辺門付近ニ移転スル計画ハ今ヨリ研究ノ必要」と伝えた。10日林外務大臣は「南満洲鉄道ノミナラス他ノ利害ニモ関係スル」の理由で萩原総領事に拒絶を命じた。萩原総領事は、参考として林外務大臣に①清政府の主要目的は貨物乗客のものであること、②満鉄線と京奉線は付属地における同じ駅（旧満鉄奉天駅）を共用することは清政府にとって不面目であること申したが、「新奉鉄道停車場ヲ南満洲鉄道停車場ヨリ分離スルハ其必要ナキノミナラズ我ニ執リ其不利益ナルヲ以テ是非清国汽車ヲ我停車場ニ入レ相互接続セシムルコトニ協定」という返事を得た⁽²³⁾。1908年7月京奉線瀋陽駅は満鉄付属地の外に移転し、線路における新旧市街地に最も近い場所に新駅を開業した。中国から見て、日本の提案に抵抗し、京奉鉄道を直接に外城壁まで延長する準備を行うことが、駅を新設する理由の一つと推測できる。

1908年9月25日の閣議決定で、「清國政府ハ南満洲鐵道線路ヲ横斷シ京奉鐵道ヲ奉天小西邊門迄延長セムコトヲ希望シ居レル處現在奉天ニ於ケル京奉鐵道停車場ハ奉天ヲ距ル約二哩ノ地點ニ依リ旅客貨物ノ運上不便少シトセサルヲ以テ清國ニ於テ右ノ延長ヲ希望スルハ無理ナラサル次第ト云フヘク而シテ我ニ於テモ亦特ニ之ヲ許スヘカラサルノ事由ナキモノナリ依テ本件ハ京奉鐵道ヲシテ現在ノ線路ヲ奉天停車場ヨリ小西邊門迄延長セシメ小西邊門附近ニ停車場ヲ設ケ奉天ニ近接スル利益ヲ享有セシメ之ト同時ニ南満洲鐵道ヲシテ同線路及停車場ヲ使用スルヲ得セシムルヲ適當ナリト認ム」⁽¹¹⁾により、前述した萩原総領事の建言のように、日本は京奉鉄道の延長を認め、そのきっかけに京奉線と満鉄線の連絡⁽²⁴⁾を通じて勢力を旧城まで拡張しようとしたことがわかった。

1909年9月「満州五案件に関する日清協約」を締結し、その一つは「京奉鐵道ヲ奉天城根ニ延長スルコトハ日本國政府ニ於テ異議ナキコトヲ聲明ス其ノ實行ノ辦法ハ地方ニ於ケル兩國官憲並ニ専門技師ヲシテ妥實商訂セシムヘシ」を約束した。線路の決定について、中国側は南満線を交差する直線延長、小西邊門外に駅の新設を主張し、日本側は京奉線を満鉄奉天駅に引いてから外城壁まで鉄道を敷設することを第一案とした。中国は連絡問題ではなく、延長問題である理由で拒絶した⁽²⁵⁾。双方が妥協した結果、1911年9月調印した「京奉鐵道延長に関する協約」によると、日本側は、鉄道の延長及び線路の選定と駅の立地について、全面的に中国側の要求に応えた。かわりに、

中国側は新しい京奉線瀋陽駅と満鉄奉天駅との間に直接連絡の線路（図4における連絡線②）を敷設することを認めたことがわかった。同年10月、小西邊門外に新に駅を設けて瀋陽駅と命名し、旧駅は皇姑屯駅と改称した。

5. 一体的な近代都市計画の基礎の形成

商埠地が形成する前、城壁で囲まれた伝統都市は主として、「奉天省城」（本論文で「旧城」のこと）と呼ばれた。1905年以後城壁の外に市街地が逐年建設されており、日本によって独自に計画・支配される満鉄付属地と、清政府の管理による外国人居留地とした商埠地が形成された。商埠地は外国勢力対抗の理由で成立し、政治的目的を達成する一方、空間的には、市街地や公園などの都市施設ができたのみならず、旧城と満鉄付属地との間の土地をつなげてきた。その上、鉄道によって新市街地を貫通し、旧城までの連絡が完成したことにより、近代都市の基礎を形成した。

その後、1931年満州事変以後、中国東北部は全部日本の支配下におかれ、旧城、満鉄付属地、商埠地の三つの区域を一円とする都市計画が行われた。「奉天都邑計画」（1938）で小西邊門外にシビックセンターが位置づけられ⁽¹²⁾、奉天公園の敷地で市庁舎が建設された。この市庁舎は京奉線瀋陽駅とともに、瀋陽市の中核として現在まで使われている⁽²⁶⁾。

6. 結び

本研究では、清末の中国東北部において、日本勢力の侵入に抵抗して主権を守るため、清政府が自ら支配していた旧城と日本に支配された満鉄付属地との間に立地した奉天商埠地形成の経緯を明らかにした。商埠地の開設により、旧城と満鉄付属地との間に市街地が集中的に建設され、後の近代都市の形成に大きな影響を与えた。日中利益妥協の結果とした馬車鉄道の整備と京奉鉄道の延長により、満鉄付属地と旧城との連絡が成立し、都市全体の発展を一層促進したことが大きな理由と言える。

奉天商埠地における小西邊門周辺は1938年に策定され

たはじめての瀋陽都市全域を対象として実施された「奉天都邑計画」にシビックセンターが位置づけられ、現在の小西門付近が都市の中心となる契機となった。

補注

- (1) 清王朝は北京へ遷都した後、満州民族の利益を保護するため、発祥地としての東北部を柵によって封鎖し、漢民族の移住や土地開墾を禁止する政策を行った。
- (2) 日本では、三宅理一は「ヌルハチの都—満洲遺産のなりたちと変遷」(2009, ランダムハウス講談社)に清時代初期の城壁都市の発展と空間特徴を言及した。中国では、「清代盛京城」(佟悦, 2009, 遼寧民族出版社)などの多数がある。
- (3) 越沢明(「植民地満洲の都市計画」, 1978, アジア経済研究所、など)と西澤泰彦(「『満洲』都市物語」, 2006, 河出書房新社、など)をはじめ、日本の研究者に行われる。
- (4) 公文書については、基本的に日本国立公文書館アジア歴史資料センターと外務省と、中国第一歴史档案馆(文献7)に所蔵するものと徐世昌の政治公文書集(文献6)を使用する。それ以外には、史書3点(文献4,5,12)、会要1冊(文献8)、地方志1部(文献2)、新聞2種類(「盛京時報」と「奉天新聞」)がある。地図については、旅行案内書(文献9,10)、回想録(文献3)に載せるものを使用する。
- (5) 「自開商埠」は条約による開かれた商埠地(条約口岸や通商口岸)と違い、中国は自らの意志で開設する、外国人が自由に居住や商業をする場所である。
- (6) 1907年官制改革後、東北部の軍民事政を主管する最高長官が「東三省総督」と呼ばれ、その前「盛京將軍」と称して主に軍事事務を管理する。
- (7) 「密陳奉省重要情形及現籌辦法摺」(1907年8月)による翻訳(文献6, 奏議九, pp.481-482)
- (8) 「密陳三省切要辦法四條摺」(1907年11月)による翻訳(文献6, 奏議九, pp.551-552, pp.555-556)
- (9) 「湖南巡撫趙爾巽條陳籌辦東三省善後事宜大略情形節略」(1904年6月)による翻訳(文献7, pp.14-18)
- (10) 曾國藩『遵旨復奏借俄兵助剿發逆並代運南漕摺』:「咪利堅人性質醇厚其於中國素稱恭順…是咪夷于中國時有效順之誠而于英法諸夷並無固結之黨」(文献1から引用)。また、1907-1909年奉天巡撫順に就任した唐紹儀は幼年から米国に留学した親米派である。
- (11) 『紀奉天省城安東縣大東溝商埠』:「雖其時三省各埠已陸續佈告開放而各領事均力持開埠系全告開放不能限以埠界之說以致奉天等處埠界地址一切章程迭經往復磋商迄無成議」(文献8, p.5)
- (12) 会丈局は土地を測量する機構である。1906年奉天開埠局が設置され、1908年廃止されて会丈局が成立した。奉天交渉司(外交を司る部門)に所属した。
- (13) 『奉天各埠租地簡章』:「七 租地之各國商人先指定地畝由會丈局查勘後將該價知照領事衙門派員公同丈明到局填寫司契俟契價稅契地丁正項交清後將司契蓋印給發為憑」、「十四 在奉天各埠各國商人租地無論官地民地每畝按年應納地丁正稅銀二兩此項由商人于每年中曆二月底先交本管領事官轉送交涉司」
- (14) 東北部以外の商埠地は川や海に隣接して開設されたものが多い。
- (15) 文献4参照
- (16) 『花園得地』:「奉省巡警局為衛生進步起見擬開設花園一節已為人所共知茲聞巡警總局刻已在小西(邊)門外黃(皇)寺前面劃定地址內可望興工矣」(『盛京時報』, 光緒三十二年九月二十七日<1906.11.13>)

- (17) 「奉天商埠地問題(三)」(『奉天新聞』, 1920年2月16日)
- (18) 萩原在奉天総領事より林外務大臣宛,『奉天二於テ日清合同馬車鉄道会社設立二関スル件』(1907年4月19日):「先ハ馬車鉄道ヲ敷設スルコトニ決定シ電氣事業ハ該会社ノ事業トシテ追●[注:判読不可]經營スルコトニ取極メ置クベシト決心シ…」(アジア歴史資料センター, B04011204000, No0510-0512)
- (19) 同上:「趙將軍ハ輕便鉄道ハ撤兵ト同時ニ当然撤去セラルベキモノナルコトヲ主張シテ交換問題トシテ電鉄又ハ馬鉄ヲ經營スルコトハ表面上ヲ拒絶ノ態度ヲ取り居ラレモ心中ニ於テハ多少之ニ応スルノ得策ナルヲ悟リ…」(アジア歴史資料センター, B04011204000, No0511)
- (20) 同上(アジア歴史資料センター, B04011204000, No0512)
- (21) 同上(アジア歴史資料センター, B04011204000, No0514)
- (22) 『中日商辦馬車鉄道有限公司条規』:「第三條 該公司營業範圍應以馬車鐵道一項為限不得兼營他業及與他商號合併營業」、「第六條 該公司自成立之日起按照中曆計算扣至十五個年為限應由中國政府買收或令其解散」、「第十二條 該公司之股本只准招募中日兩國商人分擔中國商人應認股份全額十分之六日本商人應認股份全額十分之四」。
- (23) 外務省日本外交文書デジタルアーカイブ, 第40巻第2冊(明治40年/1907年), 25 満洲鉄道関係雜纂, 3 新奉及吉長鐵道關係一件附京奉鐵道延長問題, pp.376-378
- (24) 京奉線と満鉄線との連絡について、「新奉及吉長鐵道ニ關スル協約」の第五條「清國所辦ノ新奉及吉長鐵道ハ共ニ南滿洲鐵道ト聯絡スヘク其一切ノ章程ハ津榆鐵路局及南滿洲鐵道會社ヨリ別ニ委員ヲ派シテ商訂スヘシ」によって規定された。皇姑屯駅開業の後、図4に示した連絡線①によってつながれた。
- (25) 外務省日本外交文書デジタルアーカイブ, 第43巻第1冊(明治43年/1910年), 14 満洲鐵道關係雜纂, 2 京奉鐵道延長問題, p.533
- (26) 市庁舎は1996年地面上二階を増築し、京奉線瀋陽駅(後の瀋陽北駅)は1988年使用停止で、駅舎が2013年「全国重点文物保护单位」に登録された。現在の瀋陽北駅は原駅の北東に新築したものである。

参考・引用文献

- 1) 楊天宏(2002), 「口岸開放与社会变革」, 中華書局
- 2) 呂耀曾, 朱筠, 王河(1736), 「盛京通誌」, 巻5
- 3) 曾根俊虎(1879), 「北支那紀行」, 海軍省, pp.134-135
- 4) 奉天居留民会(1936), 「奉天居留民会三十年史」, 奉天居留民会
- 5) 南滿洲鐵道株式會社總裁室地方部殘務整理委員會(1939), 「滿鉄付屬地經營沿革全史」中巻, 南滿洲鐵道株式會社, pp.600-672
- 6) 徐世昌, 「退耕堂政書」, 文海出版社(1968年影印出版)
- 7) 中国第一歴史档案馆(1996), 「光緒朝硃批奏摺 第一二〇輯」, 中華書局出版社
- 8) 徐世昌(1911), 「東三省政略 卷三 交涉 商埠交渉篇」
- 9) 南滿洲鐵道株式會社(1909), 「南滿洲鐵道案内」, 南滿洲鐵道
- 10) 鐵道院(1919), 「支那案内」, 丁未出版社
- 11) 外務省(1966), 「日本外交年表並主要文書 上巻」, 原書房, pp.309-312
- 12) 満洲国史編纂刊行会(1971), 「満洲国史」各論, 満蒙同胞援護会, p.1025
- 13) 金澤求也(1910), 「南滿洲写真大観」, 南滿洲鐵道株式會社